



Lyon Turin : Il faut tirer les bonnes leçons du COI et mettre enfin la priorité sur le transfert modal, immédiat, des voyageurs et marchandises sur le train

Ce vendredi 24 février, le Comité d'Orientation des Infrastructures livre son rapport à Mme Borne, Première Ministre. Ce rapport est national, EELV en a livré son analyse dans un communiqué national (voir dossier joint), Il est question dans ce communiqué-ci de la nouvelle ligne Lyon-Turin qui impacte particulièrement les Pays de Savoie

En quelques mots, le rapport 2023 du COI démontre que le Lyon Turin n'est pas une priorité et que la France a d'autres urgences, importantes. Le rapport pointe également que ce projet se poursuit à l'aveugle sans visibilité du coût réel.

Dans le scénario qui a sa préférence, le COI confirme très clairement qu'il faut entretenir et valoriser le réseau existant, et repousser les LGV couteuses à plus tard... Pour le Lyon Turin, le COI est clair : l'usage de la ligne existante est recommandé, confirmant en cela la position des écologistes depuis 2012.

Ce que le rapport ne dit pas, parce que ce n'est pas sa compétence, c'est que le nouveau tunnel de base impacte la ressource en eau en violant le droit sur l'eau, que les études sur la saturation des voies existantes n'ont jamais été conduites à leur terme et enfin que ce projet est prévu pour une mise en service dans 10 ans si l'on est optimiste alors que le GIEC dit que nos émissions de gaz à effet de serre doivent diminuer à partir de 2025. Il faut donc lancer le report modal à grande échelle dès maintenant sans attendre d'hypothétiques nouvelles infrastructures, ce que le rapport omet de dire explicitement.

Aussi, pour les écologistes, si l'on veut des résultats dès 2025 en matière de report des voyageurs et des marchandises vers le rail, il faut, dès aujourd'hui, une suspension conservatoire de tous les travaux du tunnel de base et des tunnels d'accès, et prendre le temps de « mettre à plat » ce qui est un des plus gros projets d'aménagement de l'hexagone, c'est-à-dire :

- **réaliser un audit indépendant, précis et complet sur l'état d'avancement du projet, son coût à ce jour et au global.** Préciser le nombre de kilomètres de descenderie et de tunnel réellement creusés. Et reconnaître que les travaux se sont limités, ce jour, à des études et reconnaissances.
- **faire une étude précise et plus approfondie des impacts environnementaux** du projet global, prenant en compte le nouveau contexte de dérèglement climatique et de menace sur la ressource en eau pour le moment minimisé ou ignoré
- **publier les données de l'Observatoire de la saturation ferroviaire** et engager une étude objective, indépendante, associant l'expertise des usagers pour penser la meilleure articulation à moyen et long terme, entre l'augmentation souhaitée du trafic de voyageurs et le transfert modal du trafic de marchandise, l'une ne pouvant pas se faire au détriment de l'autre. En profiter pour réaliser, afin de sortir d'une « guerre des chiffres » qui a trop duré, une expertise par un collègue d'experts internationaux indépendants, libres de tout conflit d'intérêt, sur la capacité de trafic de la voie existante sur chacune des sections pertinentes de l'axe Dijon-Orbassano
- **et en attendant, préserver toutes les infrastructures existantes**, et en premier lieu, stopper immédiatement la démolition de la gare de triage SNCF de Saint-Jean-de-Maurienne menacée par le tracé des accès au tunnel, dès ce mois de Mars-Avril. Le jeu de TELT-SNCF de dire que la ligne existante n'est pas adaptée, après l'avoir cassée, n'est ni entendable, ni supportable.